

Città

cronaca@eco.bg.it
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Ryanair e Orio rinnovano il matrimonio per dieci anni

Contratto chiuso. Nel 2012 6,5 milioni di passeggeri. Si punta a raggiungere un milione in più entro il 2016. Tavolo delle trattative in corso anche con Wizzair

DINO NIKPALJ

Manca solo l'annuncio ufficiale, ma ormai è fatta. Ryanair e Saco hanno rinnovato il contratto. Orio al Serio e gli irlandesi volanti continueranno fianco a fianco per i prossimi 10 anni. Con buona pace di chi in questi mesi ha continuato a fare la corte a Michael O'Leary e soci.

L'accordo è stato raggiunto e sottoscritto dopo una trattativa serrata, con la bozza di documento che ha fatto diverse volte avanti e indietro (online) da Orio a Dublino. Gli irlandesi volanti continueranno così a fare dello scalo bergamasco il principale hub del Sud Europa, potenziando rotte e aumentando il numero dei passeggeri. Che nel 2012 sono stati oltre 6,5 milioni a fronte degli 8,4 dello scalo. Voci di corridoio parlano di oltre un milione di nuovi viaggiatori attesi nei prossimi quattro anni: una prospettiva che non farà fare i salti di gioia agli abitanti delle zone vicine allo scalo. A meno che il traguardo non venga raggiunto attraverso un ulteriore aumento del load factor, il tasso di riempimento dei velivoli,



Viaggiatori di Ryanair

Gli irlandesi sondano il mercato per nuove rotte, da Copenaghen a Bilbao

già superiore ai 75 punti percentuali nel caso di Ryanair.

Nuove rotte

In realtà pare che gli irlandesi stiano sondando il mercato per altre rotte: si parla di Copenaghen, Lisbona, Atene e Bilbao. Non propriamente sca-

li minori, ma del resto la nuova politica del mercato low cost è sfidare le compagnie tradizionali sulle piste di casa: lo conferma il fatto che Madrid Barajas sia diventato uno degli scali più quotati per Ryanair in Europa, e lo stesso vale per Barcellona Prat. Con conseguente crollo di Girona.

Il contratto attualmente in vigore con la compagnia scadeva nel 2017, ma visto che il boccone è di quelli assai appetitosi, Saco ha avviato con un certo qual anticipo le trattative sul rinnovo, trovando piena disponibilità da parte di O'Leary. Il che non vuol dire il tappeto rosso, ma una trattativa giocata euro su euro e soprattutto postilla su postilla. Ma alla fine le parti si sono incontrate, e il matrimonio può proseguire.

Una storia cominciata nel febbraio 2002 con un volo per Francoforte Hahn e via via decollata fino a fare di Orio il quarto scalo del Paese per numero di viaggiatori. Un traguardo impensabile per una realtà che si barcamenava intorno al milione di passeggeri. Ryanair ha fatto di Orio la sua

Primo collegamento con la Moldavia

La compagnia aerea rumena Carpatair e Saco ufficializzeranno martedì l'apertura del primo collegamento di linea tra Orio e Chisinau, capitale della Moldavia.



La classifica degli aeroporti in Europa

CRESCITA 2006-2011

Roma Fiumicino	7.474
Monaco di Baviera	7.006
Zurigo	5.150
Berlino Tegel	5.107
Barcellona	4.387
Vienna	4.251
Madrid	4.143
Parigi Cdg	4.121
Dusseldorf	3.784
Bruxelles Charleroi	3.717
Amsterdam	3.689
Francoforte	3.626
Oslo	3.421
Ginevra	3.174
ORIO AL SERIO	3.172
Helsinki	2.705
Riga	2.612
Oporto	2.601
Lisbona	2.447
Venezia	2.221

CRESCITA 2001-2011

Madrid	15.596
Monaco	14.117
Barcellona	13.643
Parigi Cdg	12.974
Roma Fiumicino	12.085
Amsterdam	10.224
Vienna	9.253
Londra Heathrow	8.690
Francoforte	7.867
ORIO AL SERIO	7.356
Oslo	7.131
Berlino Tegel	7.010
Praga	5.700
Ginevra	5.600
Lisbona	5.434
Berlino Schoenefeld	5.199
Bruxelles Charleroi	5.110
Dusseldorf	4.942
Helsinki	4.820
Copenaghen	4.639

Fonte Fact book Iccsai 2012



Dati in milioni di passeggeri

testa di ponte per lo sbarco nel Belpaese, aggiungendo rotte su rotte.

Gli altri tavoli

Ma Saco continua a giocare anche su altri tavoli. In primis per convincere Wizzair a restare ad Orio e a non cedere al-

le lusinghe di Sea che la vorrebbe tutta a Malpensa. Nel frattempo se ne andrà il volo per Budapest (e Ryanair ci si è già tuffata a pesce) e sempre dal demi-hub milanese partiranno voli aggiuntivi per Bucarest, rotta che comunque resta operativa anche da Orio. Fino

a decisione contraria di Wizzair, perché questo è il limite dei contratti del settore: sono validi finché la compagnia non trova condizioni migliori, e lo stesso vale per quello con Ryanair. Salvo clausole vincolanti e penali monstre.

Trattative in corso anche

L'intervista RENATO REDONDI

«Cambiano i modelli. La sfida di EasyJet»

«Per i low cost si è chiusa un'epoca». È la prima valutazione di Renato Redondi, del comitato scientifico di Iccsai, il Centro internazionale di studi sulla competitività del mercato aereo nato ad Orio al Serio nel 2007 e diventato ormai un punto di riferimento a livello europeo. «Questa volta il dato è ancora più evidente. Basti pensare che Ryanair ha chiuso i mesi di novembre e dicembre in peggioramento di cinque punti rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Orio è immune da questa flessione, ma ci sono realtà in Germania e Inghilterra che registrano cali molto elevati dell'offerta e quindi dei passeggeri».

«Il dato interessante è la crescita di EasyJet, invece? «Anche loro giocano questa sfida, e persino prima di Ryanair. Ma c'è una differenza: gli irlandesi puntano su rotte sempre più lontane, cercando di allungare le distanze. Da un lato verso l'Est Europa, dall'altro per il Nord Africa. E lo fa con rotte sempre più sottili: magari solo due-tre volte a settimana. E lo si vede benissimo proprio ad Orio. È un modo per provare a intercettare quella minima parte del mercato non ancora sfruttata, ma è una domanda debole. EasyJet invece riduce il numero delle rotte e si concentra soprattutto su quelle a maggior frequenza. Ryanair va sempre più lontano, è un vettore di conquista: loro hanno preferito il contrario».

E i competitor?

«Il dato interessante è la crescita di EasyJet, invece? «Anche loro giocano questa sfida».

«Anche loro giocano questa sfida».

EasyJet, invece?

«Anche loro giocano questa sfida».

«Anche loro giocano questa sfida».



Renato Redondi

Questo vuol dire che il modello low cost sta cambiando?

«È proprio cambiato. E questo conferma che ci sono difficoltà oggettive nel settore: forse in Europa il modello low cost ha raggiunto dimensioni tali che crescere come prima non sarà più possibile. Il mercato porterà poi ad un'ulteriore scrematura: le compagnie più deboli tenderanno a scomparire».

E quelle più forti punteranno sugli intercontinentali?

«Con questo modello tipicamente low cost è difficile».

D. N.

Superati Rio e Madrid

Bergamo ospiterà nel 2013 la conferenza mondiale

Il Fact Book di Iccsai è giunto ormai alla sesta edizione. Un certissimo lavoro di ricerca e analisi che anno dopo anno è diventato un appuntamento imperdibile per gli operatori del settore. Iccsai nasce nel 2007 per volontà di Sacbo, Camera di commercio, Credito bergamasco e Ubi banca, trovando nell'Università un partner imprescindibile, ma so-

prattutto una squadra di ricercatori di primordine.

Con il passare degli anni Iccsai è presieduto da Fredmano Spairani e che vede come direttore scientifico il rettore Stefano Paleari - è diventato uno dei centri studio più quotati d'Europa: prova ne sono i nomi del Comitato scientifico, dove siedono rappresentanti di realtà come

l'olandese Airneth (la realtà più importante d'Europa nel settore) e della prestigiosa università inglese di Cranfield. Collaborazioni sono in corso anche con il German aviation center (Dir), centro studi finanziato dal Parlamento tedesco.

L'anno prossimo Bergamo ospiterà dal 26 al 29 giugno l'annuale conferenza mondiale dell'Atrs, Air

transpor research society, il massimo organismo del settore. La nostra città ha avuto la meglio su Rio de Janeiro e Madrid, a conferma del ruolo ottenuto nel campo della ricerca, grazie ad Iccsai. Il prossimo mese i ricercatori bergamaschi presenteranno tre importanti studi a Taiwan, nell'ambito dell'edizione 2012 del convegno mondiale Atrs.



TOTALE POSTI OFFERTI RYANAIR	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	49.545.027	59.643.411	71.481.416	79.043.202	87.687.873	90.557.838

% POSTI OFFERTI RYANAIR

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1 London Stansted	19,5%	16,5%	13,7%	11,1%	9,1%	8,2%
2 Dublin	10,4%	10,3%	9,5%	7,5%	5,8%	5,2%
3 Bergamo Orio Al Serio	3,8%	3,5%	3,9%	4,4%	4,5%	4,5%
4 Madrid Barajas	0,1%	1,3%	1,6%	2,9%	3,8%	3,7%
5 Charleroi Brussels	2,5%	2,2%	2,2%	2,5%	3,2%	3,3%
6 Roma Ciampino	4,1%	3,6%	3,0%	2,8%	2,6%	2,8%
7 Barcelona	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	2,4%
8 Alicante	0,0%	0,4%	1,3%	1,9%	2,3%	2,3%
9 Paris-Beauvais	2,1%	2,0%	2,1%	1,9%	1,9%	2,2%
10 Frankfurt Hahn	4,6%	4,4%	3,6%	3,2%	2,6%	1,9%
11 Pisa Galilei	1,7%	2,1%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%
12 Malaga	0,2%	0,3%	0,5%	0,9%	1,5%	1,8%
13 Girona Costa Brava	3,9%	4,5%	4,6%	4,2%	3,5%	1,7%
14 Skavsta	2,1%	1,9%	2,2%	2,0%	1,8%	1,7%
15 Palma De Mallorca	0,0%	0,3%	0,5%	0,9%	1,2%	1,7%
16 Niederrhein	0,8%	1,0%	1,5%	2,0%	2,0%	1,7%
17 Liverpool	2,6%	2,7%	2,4%	2,0%	1,9%	1,6%
18 Oporto Porto	0,6%	0,8%	0,9%	0,9%	1,3%	1,5%
19 Sevilla	0,4%	0,4%	0,4%	0,6%	0,8%	1,5%
20 Valencia	0,7%	1,0%	1,3%	0,9%	1,1%	1,4%

Fonte Fact book Iccsai 2012

©RIPRODUZIONE RISERVATA

con Ups per convincerla a rimanere con le sue merci oltre la scadenza di fine 2013, come già fatto (con successo) con Dhl. Ma ci sarebbe anche un abbozzamento con la spagnola Vueling e un buco da riempire: quello lasciato da Alitalia su Fiumicino. Tanta carne al

fuoco per cercare di ampliare il fronte dell'offerta oltre i confini di Ryanair. Che comunque per i prossimi 10 anni resterà ad Orio, e poter fare programmi di un certo genere contando su un partner che da solo rappresenta oltre tre quarti del mercato è un indubbio vantag-

gio competitivo. Tanto più con alle porte scadenze come l'Expo 2015, dove la stragrande maggioranza delle persone arriverà a Milano con i low cost. Quindi con Easy Jet su Malpensa, ma soprattutto con Ryanair su Orio. ■

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Rivoluzione low cost: 2,4 voli a testa

La media annua per italiano ai livelli europei L'Iccsai a Palermo: settore strategico Ma il traffico merci è segnato dalla crisi

DALL'INVIATO
DINO NIKPALJ
PALERMO

Il Belpaese ha imparato a volare. Nel senso che la rivoluzione del low cost ha permesso a tutti di prendere l'aereo a prezzi accettabili. La prima conseguenza è che il numero medio dei voli annui per ogni italiano è arrivato a quota 2,4, in linea con francesi e tedeschi. Peccato solo che il traffico merci continui a segnare il passo, confermando le difficoltà di ripresa del Paese.

È solo uno dei dati contenuti nel Fact Book 2012 di Iccsai, il Centro internazionale di studi sulla competitività del mercato aereo nato ad Orio al Serio nel 2007 e diventato ormai un riferimento a livello europeo, come ricorda il presidente Fredmano Spairani in apertura dei lavori. Più che uno studio, un vademecum indispensabile per il settore: non solo una fotografia dell'esistente, ma uno scatto nel futuro, tra dati, analisi e prospettive.

In un clima generale da profondo rosso, qualche buona notizia c'è: il mercato italiano ha avuto la crescita maggiore in Europa, pari al 7%. Potenza della diffusione del low cost, appunto, e la conferma arriva dai dati di Orio al Serio, scalo che ha una quota del 97,9% di questo tipo. Per la cronaca il 77,8 è di Ryanair (e la quota è in discesa di un pun-



Una compagnia aerea low cost

to), ma Ciampino sta peggio: 88,4. Ad ogni modo dal 2001 al 2011 Orio è al 10° posto in Europa (al 15° nell'ultimo quinquennio) come crescita di passeggeri: 7 milioni 356 milioni. I nove davanti sono tutti Hub, per dare l'idea: da Madrid a Francoforte via Heathrow. Ma attenzione, quella dei low cost è una natura in movimento: lo conferma la crisi nera di una delle sue basi storiche, quella di Londra Stansted. Che fa il paio con quella precedente di Luton. Fatta 100 l'offerta di Ryanair, nel 2006 quella sullo scalo britannico era pari al 19,5%: ora è all'8,2. Più che dimezzata. A Dublino nello stesso tempo si è passati dal 10,4 al 5,2, mentre ad Orio dal 3,8 al 4,5. Musica per le orecchie di Sacbo, presente a Palermo col diretto-

re generale Andrea Mentasti e il responsabile economico Ciro Ciaccio. Più l'assessore provinciale Silvia Lanzani, anche se curiosamente Via Tasso non finanzia più le attività di ricerca di Iccsai. Ma tant'è.

Dal punto di vista di Orio, il sorpasso su Dublino e la salita al secondo posto nel network Ryan sono dietro l'angolo. Da quello del mercato italiano, la sfida del settore è strategica come poche: ed emerge dalla tavola rotonda moderata dal direttore scientifico Iccsai, il rettore dell'Università Stefano Paleari, e chiusa da Vito Riggio, presidente Enac. Dai dati illustrati da Renato Redondi emerge difatti un quadro positivo per il 2011, ma in chiaroscuro nel primo quadrimestre 2012. Con l'eccezione di Orio, più 7,4%. Alitalia dal canto suo tiene bene, e si conferma il 7° gruppo in Europa: attendendo le mosse di Air France, pare essere al lavoro per l'acquisizione di Wind Jet. Nell'attesa controlla il 48,5 del mercato interno, contro il 29,9 dei low cost: ma cala di un punto, mentre le rivali ne conquistano 2. E sui collegamenti europei il rapporto s'inverte: 39,2 low cost e 30,5 Alitalia. Una curiosità: la rotta interna più trafficata non è più la Linate-Fiumicino, ma la Roma-Catania. Sono i primi effetti dell'Alta velocità ferroviaria. ■

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Incidenti aerei, task force per interventi d'emergenza

Pianificare le possibili situazioni di emergenza che potrebbero verificarsi a ridosso dell'aeroporto internazionale di Orio al Serio per poi far scattare azioni coordinate e incisive attraverso la messa in campo di risorse umane e attrezzature. Con questo obiettivo è stato sottoscritto ieri un protocollo d'intesa tra Provincia, Prefettura e Comuni che gravitano sullo scalo.

Erano presenti il prefetto Camillo Andreana, il presidente del Consiglio provinciale Roberto

Magri, l'assessore alla Protezione civile Fausto Carrara, i sindaci di Seriate Silvana Santisi Saita, di Bagnatica Primo Magli, di Brusaporto Claudio Rossi, di Grassobbio Ermenegildo Epis, di Orio Gianluigi Pievani, oltre agli assessori Cristian Invernizzi di Bergamo, Marco Orlandi di Azzano e Luca Gibellini di Zanica.

«Il protocollo - ha detto Camillo Andreana - comporta un lavoro in comune. Si tratta di uno strumento che serve soprattutto a creare sinergie fra quan-

ti, nella stessa realtà territoriale, sono comunque chiamati a contribuire insieme per far fronte ai momenti di difficoltà». «Con questo documento centrato sulla sicurezza in ambito aeroportuale - ha sottolineato l'assessore provinciale Carrara - abbiamo voluto dimostrare quanto sia importante, in periodi economicamente difficili come questo, fare squadra per offrire servizi ai cittadini. Del resto era impensabile che uno scalo come Orio, con la grande espansione che ha raggiunto, non avesse un piano di emergenza esterno».

Il piano di emergenza per l'aeroporto di Orio, della cui stesura è incaricata la Provincia e che sarà integrato con quelli dei Comuni interessati, mira dunque a

semplificare i rapporti tra gli enti e a offrire risposte rapide ed efficaci alle emergenze che potrebbero scaturire da incidenti aerei fuori del sedime aeroportuale.

Per quanto riguarda invece l'interno dello scalo, Provincia e Sacbo hanno già sottoscritto a fine gennaio un protocollo di intesa che prevede interventi di supporto, da parte del gruppo intercomunale di Protezione civile di Dalmine-Zingonia e del comitato provinciale Anpas, in caso di eventi calamitosi naturali che comportino la cancellazione dei voli e la conseguente prolungata permanenza forzata nell'aeroporto di un elevato numero di passeggeri. ■

Francesco Lamberini

©RIPRODUZIONE RISERVATA

www.boniniautospa.it



AUDI A4 Cabriolet 2.0 TDI
F.A.P.S.Line
Anno 2008 - 52.200 km
€ 22.300



MERCEDES-BENZ SLK 200
Compressor cat
Anno 2008 - 43.000 km
€ 19.800

In sede ampia scelta di modelli

BONINI SPA
AUTOMOBILI DAL 1955